SENADO

DIRECCION GENERAL DE COMISIONES

COMISION DE TRANSPORTE Y OBRAS PUBLICAS

OCTUBRE DE 1994

DISTRIBUIDO Nº 3165 DE 1994

COPIA DEL ORIGINAL SIN CORREGIR

A N P

Llamado a Licitación Pública para la concesión de dos terminales de contenedores en el Puerto de Montevideo

---

VERSION TAQUIGRAFICA DE LA SESION DE LA COMISION DEL DIA 11 DE OCTUBRE DE 1994

A S I S T E N C I A

Preside	: Señor Senador Carlos Bouzas -ad hoc-
Miembros	: Señores Senadores Walter Belvisi, Wilson Elso Goñi y Dante Irurtia
Secretario	: Señor Walter Alex Cofone
Ayudante	: Señora Teresa López Amy
Invitados	: Señor Ministro de Transporte y Obras Públicas contador José Luis Ovalle, señor Subsecretario doctor José María Barbé, asesor señor Ademar Cordones y miembros del Directorio de la Administración Nacional de Puertos: ingeniero Eduardo Alvarez Mazza -Presidente-, señor Batista Ayoroa -Vicepresidente-, señora María Laura Rey -Director-, señor Nelson Arredondo -Director- y doctor Juan C. Scapperone -Asesor Jurídico-

mer

[illegible] AS

(Sesión celebrada el día 11 de octubre de 1994)

SEÑOR PRESIDENTE.- Habiendo número, está abierta la sesión.

(Es la hora 10 y 32 minutos)

La Comisión tiene el agrado de recibir a los señores miembros del Directorio de la Administración Nacional de Puertos para escuchar su opinión acerca de las preocupaciones expresadas por un conjunto de agentes que trabajan en el puerto y que estuvieron aquí presentes la semana anterior. Los señores miembros del Directorio cuentan con la versión taquigráfica de las expresiones vertidas por dicha delegación en esa sesión, relacionadas con un llamado a licitación pública para la concesión de dos terminales de contenedores en el puerto de Montevideo, cuyo plazo de apertura de ofertas se extiende hasta el 17 de noviembre.

Partiendo de la base de que ya obra en conocimiento de los señores Directores el asunto de que se trata, concedemos la palabra al Presidente del Directorio de la Administración Nacional de Puertos, señor Eduardo Alvarez.

SEÑOR ALVAREZ.- Agradecemos a la Comisión la invitación que nos han formulado para asistir a esta reunión y participar de ella, y adelantamos nuestra disposición a brindarles toda la información necesaria con relación a este tema.

Por otra parte, debo comunicar al señor Presidente que acompaña esta delegación nuestro asesor legal, el doctor Scapperone.

Con respecto al asunto que nos congrega, debo decir que la

[illegible] para el día 17 de noviembre del corriente, es de [illegible] operación integral de dos terminales de contenedores --una pura y otra polivalente-- en el Puerto de Montevideo, en áreas que se señalan en el Pliego de Condiciones, debidamente aprobado por el Poder Ejecutivo y por el Directorio de la Administración Nacional de Puertos.

Como ya lo ha expresado el señor Presidente, hemos tenido oportunidad de leer la versión taquigráfica en la que se exponen las preocupaciones de un conjunto de agentes marítimos y de operadores portuarios que representan a determinados sectores de un mercado totalmente segmentado, aunque de la lectura no se desprende con claridad a cuál.

En principio, debemos aclarar que este Directorio, especialmente, ha desarrollado una intensa campaña de comunicación con todos los actores relacionados con la actividad portuaria. Cuando en noviembre de 1990, ya avanzado este período de Gobierno, accedimos al cargo que actualmente ejercemos, lo primero que hicimos fue un relevamiento, un diagnóstico de datos. Este estudio reveló que nos encontrábamos ante una empresa que tenía un determinado funcionamiento, que pretendimos transformar. Antes de la promulgación de la Ley de Puertos --que consideramos muy importante-- se arbitraron diversos medios para lograr esa transformación. En primer lugar, como Directores de la Administración, decidimos colaborar con los señores legisladores que nos consultaban sobre el diagnóstico de datos realizado. Por otro lado, se llevó a cabo una transformación de la organización que nos preparara para asumir el espíritu o la filosofía de la Ley de Puertos que aún se

[illegible] en proceso de elaboración en el Poder Ejecutivo.

Los tres ejes [illegible] fueron los siguientes. Primero, una relación con el sector laboral muy intensa en un marco de profundo respeto, tratando de lograr su preparación para un cambio muy importante --que, además, a la luz de lo que estábamos pronosticando, iba a ser muy rápido-- sin que ello implicara costo alguno de naturaleza social; segundo --y éste ha sido el más importante de todos--, la identificación de los actores que estaban en el puerto. Digo esto porque antes y aún ahora se conserva la imagen de que el puerto es lo más importante, cuando en aquel momento ni siquiera era autoridad portuaria. En ese entonces, los actores que se encontraban en el escenario portuario eran la Administración Nacional de Puertos --que a pesar de que la nombro en primer lugar insisto en que ni siquiera era autoridad portuaria--, la Prefectura Nacional Naval, la Dirección Nacional de Aduanas, la Administración Nacional de Servicios de Estiba, y todos los organismos que tenían que ver con la actividad portuaria, a saber los Ministerios de Transporte y Obras Públicas, de Ganadería, Agricultura y Pesca en materia de controles fitosanitarios y el de Salud Pública sobre controles sanitarios de los pasajeros y tripulantes que ingresan y salen del país. Además, debemos contar al Banco de la República, especialmente en lo relacionado con la exportación, al Banco de Seguros del Estado, a la Administración de Ferrocarriles del Estado y a todo un conjunto de instituciones del sector oficial.

(Ingresa a Sala el señor Ministro de Transporte y Obras Públicas, contador José Luis Ovalle y asesores)

privados que estaban nucleados en el Centro de Navegación Transatlántica que en aquel momento era sólo de agentes marítimos. El mismo se llamaba CNT igual que en la Argentina. Además, se consideraba como muy importante la Asociación de Despachantes y estaban los representantes de las determinadas unidades como la Sociedad de Prácticos, todas las Cámaras --como la Cámara Mercantil de Productos del País, la Cámara de Industrias y la Cámara de Comercio-- y la Unión de Exportadores. Por lo tanto, nosotros utilizamos los argumentos y herramientas de que disponíamos y creemos que la relación con el sector laboral y la coordinadora son los dos parámetros principales de haber logrado la transformación portuaria que es una realidad tangible. Tengo en mi poder un folleto ilustrativo sobre la gestión 91-92-93 donde se describe en forma gráfica cómo funciona la coordinadora. La misma sesiona cada 15 días y no es dirigida por la Administración Nacional de Puertos sino que solamente la organiza. Casualmente, la coordinadora, en la que están todos los agentes, me ha pedido que dirija las sesiones, pero no porque haya un reglamento. Excepcionalmente, la última sesión se postergó para el día de hoy porque tuve que viajar. Hace cuatro años, cuando nosotros empezamos, ésta era simplemente un recibo de actas, problemas y quejas sobre falta de rendimiento, grúas paradas, paros, huelgas, una cantidad de conflictos y de gente que perdía los mercados de Japón o de Europa porque el sistema no funcionaba debido a que no era ya no eficiente sino eficaz. El puerto estaba prácticamente parado y lo he declarado y documentado en varias

comisiones. En los cinco años anteriores al puerto estuvo parado el 20% del tiempo, o sea, un año. Por lo tanto, las complicaciones y las trabas eran tremendas, los costos eran altísimos y la eficiencia no existía --ni siquiera era eficaz--, por lo que los barcos quedaban presos dentro del puerto. Empezamos a ver que había problemas de seguridad, de robos, de promiscuidad y de todo tipo, pero la coordinadora comenzó a dar sus frutos y hoy en día los Directores que me acompañan van a todas las sesiones y personalmente, estoy en todas ellas. En general, se optimizó la coordinadora al punto que coordina las acciones y la mejora del rendimiento y de la eficiencia. Ya no se habla más de ineficacia y no se plantea casi ningún problema. Excepcionalmente hay algún robo de un contenedor --pasa en los mejores puertos del mundo--, pero para evitarlo hemos puesto un circuito cerrado de televisión.

Además, todos los lunes a las 16 horas, nuestro Gerente General se reúne en la subcoordinadora con los más allegados a la operativa. Se trata del nuevo centro de navegación porque dejó de ser de los agentes puros a agrupar a cuatro grandes grupos que son: los agentes que ya estaban, los operadores portuarios --que nacen con la figura de la Ley de Puertos--, los operadores fluviales --que son considerados especialmente-- y los operadores de terminales de contenedores extramuros. Esos cuatro grupos, junto con los despachantes asisten a la subcoordinadora que se ocupa de la operativa diaria. Por ejemplo, se encarga de que un fusible o una máquina no funciona, que hay un pozo en determinado lugar, se rompió un tejido, se averió un contenedor o va a llegar un barco grande con un cargamento especial o de mercadería peligrosa. Recientemente, tuvimos dos embarques de mercadería peligrosa

[illegible] y [illegible] al medio ambiente. [illegible] caso [illegible] un [illegible] total [illegible] inclusive con el [illegible] de Vivienda, [illegible] Medio Ambiente y con la Prefectura Nacional Naval, teniendo en cuenta todas las normas internacionales. Esa es la función de la subcoordinadora que está a cargo del Gerente General operativo --llamémosle así-- y que sesiona, repito, todos los lunes a las 16 horas.

Personalmente, dado que me encuentro en la parte más ejecutiva --pero también todos los Directores--, estoy abierto a atender a todos los sectores, ya sean públicos, privados, laborales, etcétera.

En cuanto a la consulta que me hizo el señor Presidente, he notado que se trata de un pequeño conjunto de agentes que pertenece al Centro de Navegación y a la coordinadora. Debo decir que cuando ellos me llaman estoy disponible. Casualmente, en el día de ayer a las diez de la mañana, me reuní con esos agentes porque uno de ellos me pidió una entrevista. Tengo el deber de decirles a los señores senadores que ellos se quedaron sorprendidos de nuestros planteos, a la luz de la información que les proporcioné. Ellos deberían haber obtenido esa información a traves del Centro de Navegación y de la subcomisión. Personalmente, le había explicado a alguno de ellos todos los planes y llamados a licitación que íbamos a hacer. Entonces, creo que sería bueno que el sector de operadores portuarios y agentes marítimos también este representado por otras organizaciones como la asociación gremial que los nuclea, que es el Centro de Navegación.

Luego de promulgada la Ley de Puertos, el 23 de abril de 1992 y entrada en vigencia el 4 de mayo --no voy a referirme a su filosofía dado que ustedes fueron los legisladores que la redactaron-- simplemente cumplimos con los preceptos de la ley en todo lo que hicimos.

[illegible] existía --ni siquiera era eficaz--, por lo que los barcos quedaban presos dentro del puerto. Empezamos a ver que había problemas de seguridad, de robos, de promiscuidad y de todo tipo. p[illegible] coordinadora comenzó a dar sus frutos y ho[illegible] día los Directores que me acompañan van a todas las sesiones y personalmente, estoy en todas ellas. En general, se optimizó la coordinadora al punto que coordina las acciones y la mejora del rendimiento y de la eficiencia. Ya no se habla más de ineficacia y no se plantea casi ningún problema. Excepcionalmente hay algún robo de un contenedor --pasa en los mejores puertos del mundo--, pero para evitarlo hemos puesto un circuito cerrado de televisión.

Además, todos los lunes a las 16 horas, nuestro Gerente General se reúne en la subcoordinadora con los más allegados a la operativa. Se trata del nuevo centro de navegación porque dejó de ser de los agentes puros a agrupar a cuatro grandes grupos que son: los agentes que ya estaban, los operadores portuarios --que nacen con la figura de la Ley de Puertos--, los operadores fluviales --que son considerados especialmente-- y los operadores de terminales de contenedores extramuros. Esos cuatro grupos, junto con los despachantes asisten a la subcoordinadora que se ocupa de la operativa diaria. Por ejemplo, se encarga de que un fusible o una máquina no funciona, que hay un pozo en determinado lugar, se rompió un tejido, se averió un contenedor o va a llegar un barco grande con un cargamento especial o de mercadería peligrosa. Recientemente, tuvimos dos embarques de mercadería peligrosa

comisiones. En los cinco años anteriores el puerto estuvo parado el 20% del tiempo, o sea, un año. Por lo tanto, las complicaciones y las trabas eran tremendas, los costos eran altísimos y la eficiencia no existía --ni siquiera era eficaz--, por lo que los barcos quedaban presos dentro del puerto. Empezamos a ver que había problemas de seguridad, de robos, de promiscuidad y de todo tipo, pero la coordinadora comenzó a dar sus frutos y hoy en día los Directores que me acompañan van a todas las sesiones y personalmente, estoy en todas ellas. En general, se optimizó la coordinadora al punto que coordina las acciones y la mejora del rendimiento y de la eficiencia. Ya no se habla más de ineficacia y no se plantea casi ningún problema. Excepcionalmente hay algún robo de un contenedor --pasa en los mejores puertos del mundo--, pero para evitarlo hemos puesto un circuito cerrado de televisión.

Además, todos los lunes a las 16 horas, nuestro Gerente General se reúne en la subcoordinadora con los más allegados a la operativa. Se trata del nuevo centro de navegación porque dejó de ser de los agentes puros a agrupar a cuatro grandes grupos que son: los agentes que ya estaban, los operadores portuarios --que nacen con la figura de la Ley de Puertos--, los operadores fluviales --que son considerados especialmente-- y los operadores de terminales de contenedores extramuros. Esos cuatro grupos, junto con los despachantes asisten a la subcoordinadora que se ocupa de la operativa diaria. Por ejemplo, se encarga de que un fusible o una máquina no funciona, que hay un pozo en determinado lugar, se rompió un tejido, se averió un contenedor o va a llegar un barco grande con un cargamento especial o de mercadería peligrosa. Recientemente, tuvimos dos embarques de mercadería peligrosa

[illegible] Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente y con la Prefectura Nacional Naval, teniendo en cuenta todas las normas internacionales. Esa es la función de la subcoordinadora que está a cargo del Gerente General operativo --llamémosle así-- y que sesiona, repito, todos los lunes a las 16 horas.

Personalmente, dado que me encuentro en la parte más ejecutiva --pero también todos los Directores--, estoy abierto a atender a todos los sectores, ya sean públicos, privados, laborales, etcétera.

En cuanto a la consulta que me hizo el señor Presidente, he notado que se trata de un pequeño conjunto de agentes que pertenece al Centro de Navegación y a la coordinadora. Debo decir que cuando ellos me llaman estoy disponible. Casualmente, en el día de ayer a las diez de la mañana, me reuní con esos agentes porque uno de ellos me pidió una entrevista. Tengo el deber de decirles a los señores senadores que ellos se quedaron sorprendidos de nuestros planteos, a la luz de la información que les proporcioné. Ellos deberían haber obtenido esa información a traves del Centro de Navegación y de la subcomisión. Personalmente, le había explicado a alguno de ellos todos los planes y llamados a licitación que íbamos a hacer. Entonces, creo que sería bueno que el sector de operadores portuarios y agentes marítimos también este representado por otras organizaciones como la asociación gremial que los nuclea, que es el Centro de Navegación.

Luego de promulgada la Ley de Puertos, el 23 de abril de 1992 y entrada en vigencia el 4 de mayo --no voy a referirme a su filosofía dado que ustedes fueron los legisladores que la redactaron-- simplemente cumplimos con los preceptos de la ley en todo lo que hicimos.

[illegible] al [illegible] de [illegible] eo [illegible] del año, y [illegible] lo hemos hecho de lo cual tenemos pruebas documentales. Desde el 4 de mayo de 1992 el Puerto funciona trabajando de esta manera sin la más mínima interrupción, salvo en algunos sectores laborales. Por ejemplo, en el día de hoy se está llevando adelante un pequeño paro de 10 a 12 horas en algunos sectores de empleados, pero de todas maneras el Puerto sigue funcionando a través de la participación de empresas operadaras portuarias, que tienen determinadas responsabilidades frente a la Administración. Cabe señalar que nosotros hemos tramitado su autorización ante el Poder Ejecutivo y algunas de esas empresas operadoras están trabajando en el día de hoy, demostrando que el Puerto se está transformando en una empresa operadora bajo un mando único, que era uno de los preceptos claros de la Ley.

En lo que tiene que ver con la parte correspondiente al desarrollo de la Ley --aunque no me voy a referir a ello en forma textual porque no es mi especialidad--, diría que está pensada en su filosofía en base a la concesión, autorización y permisos a otorgar a las empresas para que realicen determinadas operaciones portuarias, siguiendo todos los procedimientos legales como los llamados a licitación, los cuales deben estar debidamente autorizados por medio del Poder Ejecutivo. Todo esto lo hemos cumplido.

A estos efectos, hemos traído un resumen realizado con motivo de una exposición de quien habla en el exterior en el que se refleja todo lo que consideramos como opciones de inversión, el cual dejamos a la Comisión para que sea estudiado por los señores senadores. En dicha

[illegible] en [illegible] que [illegible] como puerto de [illegible] como [illegible] posible [illegible], esquema de la [illegible]. Esto es [illegible] y [illegible] en el mundo se observa al Puerto de Montevideo como el Puerto ubicado antes de los Canales. Nuestro Puerto, natural, tiene diez metros de profundidad y podría ser dragado para que fuera más profundo aún.

Este esquema, entonces, indica los trabajos de concesiones, permisos y autorizaciones que hemos dado.

Cada fecha y sentencia indica en un recorrido geográfico y más o menos cronológico las licitaciones llevadas a cabo por zonas. La Zona 1 de 16.000 mentros cuadrados fue concedida a un sector privado que ya está trabajando. Luego aparece el Mercado de Frutos, cuya obra es muy importante a los efectos de lograr un centro de distribución para la región.

Lo que quiero trasmitir a los señores senadores es que el Puerto de Montevideo de aquí en adelante no será sólo para el Uruguay, ya que todo el sistema, incluído Fray Bentos, Nueva Palmira, Colonia y Juan Lacaze, funcionarán para toda la región.

El Mercado de Frutos va a ser un centro de distribución para toda la región.

Siguiendo con el resumen en cuanto al dique flotante, que actualmente no funciona y es absolutamente ineficiente, a pesar de que podría manejar no menos de un buque por semana --que significan 50 u 80 buques por año-- hemos pensado que podría realizar 5 ó 6 varadas. Esta actividad podría ser concedida al sector privado, el cual puede tomar empleados nuestros que están deseosos de trabajar. Prueba de ello son los retiros voluntarios en base a los incentivos.

[illegible]

apto para calamares, pescados, atunes , carnes y citrus. Esta magnífica obra ha sido aprobada y muy bien calificada para ser utilizada,por ejemplo, con nuestros productos cárnicos que son extremadamente valiosos y que necesitan regímenes y controles veterinarios de alta calidad. Hemos llamado a licitación para la concesión de este frigorífico debido a que nosotros no lo podemos manejar desde el punto de vista comercial.

Siguiendo este resumen, debo aclarar que no figuran los depósitos porque en este proyecto los hemos demolido. Sin embargo, en Julio Herrera y Obes, tenemos la primera concesión importante, para hacer una estación de consolidación y desconsolidación de contenedores que funcione las 24 horas del día, los 365 días del año, administrado por una empresa privada. Luego aparece el depósito Santos que va ser reciclado para realizar una terminal de pasajeros, cuya concesión ya está adjudicada y aprobada por el Poder Ejecutivo, junto con el Pabellón, en donde se hará la mejor Terminal de Pasajeros de América del Sur. Obviamente no va a ser similar a la de Miami porque las dimensiones son menores, pero ya se está manejando la posibilidad de trabajar con 500.000 pasajeros en el Puerto de Montevideo y 1:100.000 en Colonia. Esta terminal va a mantener las características arquitectónicas del Pabellón, aunque sí va a contar con una parte nueva de cristal. Todo esto se realizará en base a grandes inversiones del sector privado, hasta ahora nacional.

En la Zona 3, tendremos la primera estación de Contenedores de

[illegible] una estación de este tipo. [illegible] estará ubicada en un punto que es, digamos, la esquina de la hidrovía, por la que en un futuro podrán salir contenedores de frío con productos cárnicos o de pesca, o estacionarse en el Puerto de Montevideo. La misma será explotada por una Administración Privada. Esta concesión será por un período de 5 años, debido a que se trata de un proceso muy dinámico en el que hemos pensado en plazos cortos como forma de ir reviéndolo.

Luego aparece una zona de trasbordo citrícola, a cuya licitación no se presentó nadie, aunque es probable que aparezca algún interesado más adelante.

Finalmente, llegamos a la etapa de terminación de este proyecto, sobre la cual he leído en la versión taquigráfica manifestaciones de sorpresa con relación a las fechas. Cabe destacar que este proceso comenzó hace dos años y medio, precisamente, el 4 de mayo de 1992. En principio, nosotros tuvimos que habilitar la licitación para empresas privadas, que son cuarenta y tantas, relativas a los servicios al buque y mercaderías. Este proceso implicó la formulación del pliego y el llamado a licitación, lo cual figura en forma cronológica en este resumen.

En cuanto a las dos terminales de contenedores, puedo decir que, desde el punto de vista técnico, Montevideo deberá ser colocado en posición de ser el Puerto Principal de la Región y no el secundario. Esta tecnología se manifiesta actualmente en toda la información de la CEPAL y UNCTAD, en donde se define claramente qué son los puertos principales y los secundarios. A nivel mundial, se tiende a manejar las cargas a través de los puertos principales. Se entiende por Puerto

Principal, aquellos puertos que llegan buques de [illegible], [illegible] generación. Actualmente ya están llegando al Puerto de Montevideo buques de cuarta generación. Para esto se hace necesario la realización de determinadas adaptaciones y transformaciones, no solamente de infraestructura, sino también de información. Esto ya lo estamos previendo.

Asimismo, hemos realizado un llamado abierto a licitación a los efectos de contar con un Centro de Información de Estudios Portuarios que será el único en el Atlántico Sur.

Por lo tanto, si por un lado apuntamos a una transformación en la infraestructrua y, por otro, lograr ser un Puerto Principal, tendremos que dotarlo de las facilidades, rendimientos y productividades que se obtienen en los mejores puertos del mundo. Desde ya adelantamos que estamos en condiciones de hacerlo, siempre y cuando contemos con la tecnología necesaria, la modernidad y el deseo de participar por parte de determinadas empresas especializadas en el manejo de contenedores.

En la misma licitación llamamos por dos motivos. Por un lado, a fin de que se presentaran oferentes para una terminal pura de contenedores y, por otro, para una terminal de multipropósito para contenedores y otro tipo de cargas, ubicada en los otros muelles.

Es importante señalar que este sistema tiene que funcionar en forma permanente y no pasar por un período transitorio de traslado de una operación de la Administración Pública, al sector privado. Ni siquiera puede existir un feriado portuario y los trabajos deben realizarse en forma continua. Esto no se ha hecho en otras licitaciones, tales como las que se ponen de ejemplo para nuestro país. En las mismas, se pasa por un período transitorio en el que una unidad deja de actuar y luego comienza otra.

En este momento, el puerto de Montevideo está manejando alrededor de 80.000 contenedores por año. Aproximadamente el 55% de esa cifra es manejada por la terminal actual; el otro 45%, en el resto del puerto. Es decir que debemos señalar que no hay un solo puerto, sino varios. El asesoramiento brindado por UNTEXAL, que data de 1989 —me refiero al Plan Director que seguimos cuando ingresamos a esta Administración en noviembre de 1990 y que tomamos como herramienta fundamental—, indicaba claramente los conceptos de zonificación y especialización del puerto, lo cual llevamos a cabo y continuamos haciéndolo. Actualmente, pensamos rever el Plan Director mediante un nuevo llamado a licitación para los próximos cinco años. De esta manera, queremos dejar en forma programada cómo debería ser administrado el puerto, en este caso, de Montevideo. También pensamos en la aplicación de un plan director para

[illegible] para los productores.

[illegible] 80.000 contenedores -cifra [illegible]-, de los cuales 73.000 son para el Uruguay y 7.000 para la hidrovía. Los contenedores que van a ingresar y salir de nuestro país van a ser aproximadamente los mismos, excepto por el crecimiento del Producto. Como sabemos, somos 3:000.000 de habitantes y tenemos un Producto Bruto Interno en crecimiento. No obstante, aunque éste aumentara, la cifra resultante no sería significativa desde el punto de vista portuario. Digo esto porque existe una relación entre habitantes y estándar de vida de un determinado conjunto de personas con respecto a la cantidad de contenedores y a la mercadería que se encuentra en su interior, ya sea para importar o exportar. Si bien los índices de "contenerización" aumentan -- o sea que, en realidad, existe mercadería que antes se exportaba como carga general y ahora va a ser "contenerizada", tal como ocurre con la que se está importando-- en el orden del 10% y del 20%, no se espera un crecimiento muy importante desde el punto de vista de nuestro producto, de nuestras cargas cautivas. Si pensamos que se va a observar un aumento marginal para las cargas de la región y de la hidrovía, aspecto que enfatizamos en el pliego de condiciones para que sea tenido en cuenta por el probable oferente. Especialmente, ponderamos en su calificación el hecho de que agregue carga al puerto de Montevideo. De esta forma, este puerto va a ser considerado como principal y, a través de buques alimentadores, los puertos de la hidrovía serán alimentados. Cuando hablo de los puertos de la hidrovía, tengo que citar al de Buenos Aires. A grandes rasgos, podemos afirmar que en nuestro puerto se manejan alrededor de 80.000 contenedores --cifra que podríamos redondear en 100.000--; en el de

[illegible] contenedores y, en el de Ushuaia, se manejan aproximadamente 30.000. Debo señalar que la situación con respecto al puerto de Santos es un poco más complicada, por lo que no me animo a brindar cifras tan exactas como las que acabo de señalar.

Para mejorar el puerto terminal de Montevideo, tenemos que realizar una concesión para una terminal que no funcione en un régimen de 22 a 24 contenedores por hora, como los que estamos manejando —cabe aclarar que cuando asumimos nuestro cargo estábamos en el orden de los 12 contenedores por hora—, sino en uno de 40 a 60 contenedores. Para ello, sin ninguna duda, deben operar dos grúas, además de las de a bordo. Este aspecto está contemplado en la licitación. Luego de que los barcos llegan, los contenedores son depositados en la playa y, posteriormente, son circulados o no, enviados a complementar o a consolidar por complementación para la hidrovía. Se debe aumentar la productividad, cargar los contenedores en los buques de la hidrovía y despacharlos lo más rápidamente posible.

Pensamos que esa terminal no sería suficiente, razón por la cual consideramos que no sería conveniente que existiera una sola, que pasara de la Administración Pública al régimen de concesión. Por ello, debemos tener la terminal de alternativa donde geométrica y geográficamente tendríamos el lugar para transferir lo que en este momento no funciona como tal. Esto sería posible, simplemente, mediante una readaptación de las vigas que soportan grúas capaces de mover contenedores —las profundidades son suficientes [illegible]— y la demolición de depósitos, que permite disponer de un área de [illegible]

[illegible] como anteriormente, estar amos [illegible]

[illegible]

esta forma, existirá un [illegible] "A" y uno "B" en cada una de ellas, lo que va a garantizar una disminución de precios muy significativa del manejo de contenedores en el puerto de Montevideo. En este sentido, se puede observar que en el puerto de Buenos Aires se adjudicaron cinco terminales de contenedores. Por ese motivo, debemos preocuparnos porque esas terminales no empiecen a funcionar antes que las nuestras. Nos encontramos en la última etapa de las concesiones en nuestro cronograma y estamos próximos a la adjudicación, a fin de empezar a competir. Al respecto, tenemos la ventaja de que no debemos afrontar un feriado portuario --tal como señalé anteriormente--, ya que quien gane la licitación podrá comenzar a trabajar en forma inmediata.

Los agentes y operadores portuarios señalaron que se trata de los mejores muelles, pero demostraré que no es así. En ese sentido, debo señalar que el muelle de escala sí es específico, y cuenta con 12 posiciones de atraque. En la figura se puede observar el muelle 11 y, a continuación, la zona pesquera y de reparaciones. Se trata de muelles ubicados en forma correlativa hasta el número 11, más uno que transformamos y que antes no operaba. Al respecto, podemos señalar que reforzamos su viga, pusimos a trabajar dos grúas de alto porte y, actualmente, es utilizado para graneles e, inclusive, contenedores. De esta forma, podemos afirmar que el puerto de Montevideo tiene el muelle de escala y 12 posiciones. Cuando se realiza la concesión del muelle de escala, se otorga únicamente él; cuando se dan los 3, 4 ó 5, quedarán los restantes. Tengo en mi poder los documentos que demuestran que los muelles tienen exactamente las mismas profundidades y, asimismo, puedo

señalar que en estos [illegible] grandes buques del tipo [illegible]

Volviendo a la parte técnica, que es la que estoy desarrollando, relativa a la zonificación y especialización, debo afirmar que ya hemos concretado las obras para crear un nuevo muelle y demoler los depósitos 6 y 7, a fin de transformar los muelles respectivos de acuerdo con el plan maestro del año 1989 en zonas multipropósito para graneles y contenedores. Esto demuestra que el puerto de Montevideo ya tiene todo previsto. Esto es conocido por todo el sector privado, así como también por algunas de las personas que manifestaron su preocupación sobre el tema, a quienes he mostrado los planos que tengo en mi poder. En ese sentido, señalé que los muelles 6 y 7 son la terminal de alternativa regida por la Administración Nacional de Puertos. Si en el día de mañana se conceden las terminales 1 y la 2, la ANP continúa teniendo los muelles 6 y 7, es decir su terminal, con dos grúas de 40 toneladas perfectamente capaces de mover contenedores y con una gran productividad. Cabe destacar que en ese aspecto no hicimos el esfuerzo que llevamos a cabo en la terminal de contenedores, porque es imposible abarcar todos los ámbitos. Reitero que hemos aumentado nuestra productividad de 12 a 24 contenedores por hora; inclusive, se habla en forma optimista de 25 contenedores por hora, siendo 30 el récord para una grúa.

En estas otras ramas no hemos podido hacer todos los esfuerzos, ni brindado toda la capacitación necesaria, pero lo vamos a hacer. De todas formas, debo decir que se trata de grúas excelentes y dos de ellas son de 40 toneladas. Ahora estamos aplicando este sistema con graneles, pero sólo tenemos tres sitios para ese fin.

Por otro lado, en el día de ayer estábamos preocupados con los operadores privados y con los agentes por un sitio de atraque, aunque no costaría nada que el Reglamento de Atraques lo discutiéramos con ellos. Digo esto porque dicho Reglamento fue uno de los temas cuestionados y el mismo contempla la preferencia de paquete y la regulación en la Prefectura Nacional Naval, en lo que tiene que ver con el acceso y arribo de los buques. Aclaro que este Reglamento de Atraques está vigente desde el 1º de diciembre de 1993. Al respecto debo decir que fue modificado en la coordinadora ante la presencia del Centro de Navegación de Operadores Portuarios, tomando como base un reglamento de 1992. Esto quiere decir que el Reglamento de Atraques se adapta a la tecnología y al sistema de los puertos. A su vez, ese texto de 1992 modificaba uno de 1990, en el que nosotros no habíamos trabajado, aunque sí lo había hecho una de las personas que estuvo conmigo, el señor Cavazza. Al enterarme de este hecho me pregunté por qué esa persona no se sentaba con nosotros técnicos para realizar el nuevo Reglamento de Atraques, luego de las terminales.

Si nos imaginamos, hipotéticamente, que conseguimos la terminal, luego deberíamos hacer el nuevo Reglamento de Atraques para saber

[illegible]

[illegible] que pasar a realizar sobre las obras que serán en absoluto conocimiento del Centro de Navegación de Operadores Portuarios y de muchos de los integrantes que concurrieron a esta Comisión. Tengo en mi poder una resolución del 11 de mayo de 1994 donde se aprueban una serie de obras que alcanzan un monto de U$S 3:000.000. El expediente fue enviado al Ministerio de Transporte y Obras Públicas, el cual fue aprobado y luego cursado al Banco Mundial para ver si se podía incluir en los préstamos anteriores, con los cuales dábamos cumplimiento al préstamo 3021, pues nos estaban sobrando algunos fondos. El Banco Mundial lo aprobó y el sector privado tiene conocimiento de este proyecto.

Por otra parte, estamos estudiando cuáles pueden ser los lugares donde pueden trabajar las grúas móviles. Existe una nueva tecnología muy de moda --también se utiliza en Argentina-- que se emplea básicamente en los puertos americanos. Pido disculpas por manejarme con términos técnicos, pero es la única forma de explicar el tema. Los puertos de Europa, por ejemplo, utilizan grúas pórticos, que son de gran tamaño, para manejar contenedores. Además, cuentan con muelles especializados. Nosotros tenemos un muelle especializado, a escala. Es cierto que contamos con grúas obsoletas, pero las estamos retirando y existe la posibilidad de cambiarlas de muro.

Desde el punto de vista técnico tenemos planificada la utilización, por parte del sector privado, de grúas móviles de distintas marcas que manejan contenedores. En algunos puertos americanos se utiliza el sistema de tener el muro libre para que el

[illegible] su [illegible] el barco utiliza la suya. Este sistema también se utiliza en Chile y en ese país los puertos tienen suelos lisos y se utilizan grúas móviles o las que existen en los barcos. Mediante este procedimiento se han obtenido rendimientos altísimos de hasta 30 ó 35 contenedores por hora.

En estos momentos estamos estudiando dónde podemos utilizar esas grúas móviles. Como complemento de esto la División Planificación hizo los estudios correspondientes y ya está aprobada por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas la demolición de los tinglados de los depósitos 8 y 9. A pesar de ello, el depósito número 8 no lo vamos a tocar porque está cedido como Zona Franca a Paraguay y Bolivia. Es decir que reforzaríamos los muelles sacándoles los tinglados, con lo cual obtendríamos muelles de 19 metros. Aclaro que se van a reforzar las vigas para que queden como los números 6 y 7, que poseen grúas de alto porte o resistencia, pues cada una de ellas pesa unas 300 toneladas sin carga. Con ello estaríamos garantizando que en el puerto de Montevideo, en un futuro inmediato --se trata de obras que se realizan en corto tiempo--, podrían estar funcionando todos estos muelles con este tipo de grúas, más otras obras que estamos estudiando para ver cómo podemos reforzarlas.

Es decir que existe un gran espectro de trabajo que se complementaría con la demolición del depósito número 10. La misma permitiría contar con un sitio de atraque que sería preferente y probablemente mejor que el 345, pues se encontraría en una zona protegida; tendría igual profundidad de agua y un lugar de trabajo que iría hasta la calle Marsellesa, por lo que sería de gran tamaño. De tal

[illegible] servirla para el manejo no sólo de contenedores. Esta sería otra alternativa de ese otro puerto que maneja el 45% de los contenedores. Esta cifra habría que corregirla pues si manejamos un 55% acá y el 45% en el resto del Puerto, en el día de mañana, con las dos terminales, se podrá hablar de un 50%, más un 30%, restando sólo un 20%, porcentaje que representaría a quienes en su participación en el trabajo tienen un porcentaje menor que el mencionado.

Entonces, para trabajar estarían los muelles número 6 y 7, así como los número 8 y 9 que estarían modificados y especialmente el número 10 con una playa muchísimo más grande, todo dirigido por la Administración Nacional de Puertos, bajo el régimen de almacenaje y con atraque. Esto está previsto no sólo para contenedores sino también para la madera que es un producto que está creciendo. Es decir que cuando venga la madera vamos a estar preparados, y sin ningún problema el Puerto de Montevideo podrá realizar los trabajos para la exportación. Actualmente se exportan unas 150.000 toneladas al año y se piensa que esta cantidad puede subir a 1:000.000 ó 2:000.000 de toneladas al año. Además, hay que tener en cuenta que el Puerto de Montevideo será para complemento de carga, pues el buque vendrá con mercaderías de otro lado.

También este muelle número 10 podrá ser utilizado para automóviles, que es la mayor carga marginal del Puerto de Montevideo.

Quería hacer esta descripción sobre el porqué de las dos licitaciones para el 17 de noviembre. A su vez, la fecha responde a toda la planificación de concesiones que se vienen realizando con gran

[illegible] relativamente a la parte especializada. Pienso que ahora los operadores no tienen más la preocupación sobre la que se me consulto en esta Comisión, pues mantuvimos una charla similar con ellos.

Finalmente, quisiera realizar un último comentario. Anoche un amigo me alcanzó una casete de video que seguramente van a distribuir y le llegará al señor Ministro, sobre el Puerto malo. Se realizó una filmación con una descripción sobre el mal funcionamiento del Puerto --la que luego deberemos ver con los Directores-- y en ella se muestra el Puerto parado, con pozos, agua y cables colgando. Simplemente, quería expresar esto a título informativo y decirles que estamos a las órdenes para brindar las explicaciones correspondientes. Esto vendría a ser una especie de acción y reacción. Con respecto a esto, siempre hago referencia en mis conferencias a la Ley de Newton que habla de que cada esfuerzo tiene un esfuerzo igual y contrario.

Muchas gracias.

[illegible] para [illegible] los [illegible] a licitación emana de los artículos 11 y 12 de la Ley Nº 16.246. El artículo 11 de la citada ley dice que el Directorio de la Administración Nacional de Puertos tendrá los poderes jurídicos necesarios para el cumplimiento de sus cometidos y, en particular, podrá, con la aprobación del Poder Ejecutivo, otorgar concesiones, permisos o autorizaciones a personas físicas o jurídicas, de derecho público o privado, a los fines de que realicen servicios portuarios, tanto marítimos como terrestres, utilicen determinados espacios abiertos o cerrados dentro del recinto portuario, para almacenar en ellos productos o mercaderías, revisarlas, clasificarlas, agruparlas o fraccionarlas, etcétera.

Por su parte, el inciso segundo del artículo 12 distingue los permisos y autorizaciones.

A su vez, el inciso tercero expresa que las concesiones que afecten un espacio territorial dentro del recinto portuario (muelles, explanadas, depósitos, radas, etcétera), sólo podrán otorgarse si el concesionario realiza a su costo nuevas obras que impliquen la prestación de nuevos servicios o la ampliación de los ya existentes. En ese sentido, la Administración Nacional de Puertos ha interpretado que la ley hace una distinción entre las concesiones, permisos y autorizaciones, porque cuando se refiere a permisos o autorizaciones, exige que no haya una atribución exclusiva a una o varias empresas de la explotación de muelles comerciales de la citada Administración. Sin embargo, más adelante se establece expresamente que esas concesiones

[illegible] más, [illegible]. [illegible] ir [illegible] o [illegible] podría ser el caso de una [illegible].

De modo que la Administración Nacional de Puertos nunca ha pretendido establecer ningún tipo de monopolio --que es uno de los elementos objetables, de acuerdo con el material que nos han hecho llegar--, ya que llama a licitación para dos playas de contenedores. Además, toma la previsión expresa de que no puede ser adjudicataria de las dos playas una misma persona física o jurídica. Inclusive, prevé la posibilidad de constitución de grupos económicos, lo que excluiría la adjudicación.

Por otra parte, tal como lo señalaba el señor Presidente hace un instante, sólo una parte del Puerto es la que se va a conceder; en el resto se podrán prestar, en condiciones de libre concurrencia --como lo indica la ley-- todos los servicios portuarios que se realizan en la playa de contenedores.

Asimismo, quiero señalar algo que es fundamental. El concepto de concesionario no es igual al de contraparte en un contrato de derecho privado. Si bien en un contrato bilateral la causa de obligarse está en la ventaja o el beneficio que le confiere la otra parte, en el caso de la concesión, regulada por el derecho público, se interpreta que el concesionario no es nada más que un ejecutante, un colaborador de la Administración en la ejecución del servicio público que se le concede. Quiere decir que no es un individuo privado que viene a ejercer los derechos de propiedad sobre la zona concedida, sino que va a llevar a cabo sus cometidos dentro de los límites de la concesión y está controlado por la autoridad pública concedente. De manera tal que esa

[illegible] quejas sobre el proyecto de ley contrate directamente con ese concesionario, que tendrá que ceñirse al hecho de que cada una de esas playas de contenedores deberá cumplir con una determinada operativa. No puede pretender hacer una carga general donde hay una playa de contenedores destinada para la carga en contenedores.

Reitero que la Administración Nacional de Puertos no tiene el propósito --ni surge de ninguna de las cláusulas del pliego-- de establecer monopolio de especie alguna; simplemente existirá la figura de un concesionario que explotará un servicio público, en lugar de la Administración, y estará sujeto a toda las reglamentaciones que figuran en los pliegos de condiciones y en las leyes.

Por lo expuesto, estimo que el llamado a licitación de que se trata se ajusta estrictamente a la letra de la Ley de Puertos. Creo que, incluso, se ciñe a su espíritu. Digo esto porque cuando leí la historia de la sanción de esta ley, pude apreciar que en un principio se había proyectado un solo artículo que hablaba de las concesiones, de los permisos y de las autorizaciones. Luego, en la discusión parlamentaria, se dividió en dos artículos. Concretamente, en el inciso primero del artículo 2º, cuando se hace mención a los permisos o autorizaciones, se refiere a la utilización exclusiva, como también lo hace la ley cuando alude a las empresas prestadoras de servicios portuarios. Allí también existe la preocupación de establecer que no haya un monopolio de hecho. Pero no se concibe la figura de la concesión, donde se le exige por ley al concesionario que tenga que

ampliación de los ya existentes, compartir ese espacio donde invirtió con otra persona. Es obvio que va a realizar todos los actos jurídicos autorizados por el pliego de condiciones y la ley, sin que eso implique que los demás prestadores de servicios portuarios no puedan concurrir y celebrar contratos con él. Pienso que ese es el fundamento que llevó a la Administración Nacional de Puertos a hacer este llamado a concesión que, como dijo el señor Presidente, no es el primero, pero que posiblemente sea la culminación de toda la etapa de concesiones.

En último término, las objeciones que hacen estos señores a las playas de contenedores podrían ser trasladadas a otras concesiones que ya se han otorgado y que tienen la misma naturaleza, igual carácter y regulación jurídica que este caso que consideramos.

SEÑOR ALVAREZ.- Los señores senadores conocen mejor que yo el hecho de que en los artículos 412 y 413 de la Ley de Puertos se reglamenta la operativa portuaria. Asimismo, existe el Reglamento de Operaciones Portuarias, el Régimen General de los Servicios Portuarios y el de Puerto Libre. De esta forma, se concluye todo un proceso paralelo a esta pequeña transformación que cuenta apenas dos años y medio, que es muy profunda y no tiene costos sociales.

Es importante señalar que el artículo 46 del Reglamento --que es el origen de este llamado--, junto con otras normativas, reúnen un trabajo muy intenso y especializado que nos permite conducirnos por este camino de transformación. Allí se expresa claramente que cualquier empresa o proyectista, ya sea pública o privada, a instancias de ellos, puede presentar un proyecto de inversión. En este sentido, quiero hacer una breve cronología de cómo ocurrieron los antecedentes de los llamados a licitación, ya que considero que las fechas son muy importantes.

La licitación a las Terminales I y II comienza en el transcurso de nuestra Administración el 17 de febrero de 1993 con la presentación, por parte de una empresa nacional, para la instalación de una grúa pórtico. Se trata de la empresa Cargas y Servicios S.A. y pongo a disposición de Secretaría la documentación de los antecedentes de este llamado a licitación.

El 23 de abril de 1993 aparece otra empresa nacional, Murchison S.A., que presenta otro proyecto de inversión y gestión de la Terminal de Contenedores. Me interesa destacar que las dos empresas mencionadas son nacionales, ya que en algún momento se comentó que ninguna firma uruguaya podría acceder a estos llamados a licitación. En cuanto al primero de los proyectos presentados, se encomendó su estudio e informe a Jurídica y Planificación Comercial. El segundo de ellos --M2-- fue estudiado por esa misma Comisión en el mes de mayo.

El 1º de setiembre de 1993 se considera de recibo el proyecto y se pide completarlo para poder ampararse al régimen de preferencias. Este

[illegible] deben manejarse para su desarrollo, de modo de poder adjudicarlo posteriormente a instancias de terceros.

Como conclusión, podemos decir que en cuanto a las Terminales I y II se procedió a realizar los llamados a instancias de terceros, lo que fue aprobado por el Poder Ejecutivo y siendo adjudicados a dos empresas radicadas en el país que están operando en el Puerto de Montevideo.

El 1º de setiembre de 1993, también se considera de recibo el proyecto de Murchison S.A. y se prevé el establecimiento de otra zona a licitar indicando, asimismo, la necesidad de completarlo para establecer preferencia. El establecimiento de una nueva zona tiene que ver con la planificación que realizamos ese mismo año luego de la evaluación que hizo nuestro Gobierno en una misión en la Comunidad Económica Europea, en la que estuve presente. Dicha misión estrechó la relación de nuestro Puerto con los del Atlántico Norte.

Siguiendo con la cronología, el 8 de octubre de 1993 Murchison S.A. presenta la información complementaria, mientras que el 10 de noviembre la empresa Cargas y Servicios S.A. entrega el proyecto de inversión complementario para la concesión de la Terminal de Carga. Finalmente, en el informe del GT1 sobre ambas propuestas, se aconseja licitar la concesión y atribuir igual preferencia a las dos empresas. En definitiva, en la resolución se aprueba el informe y se pasa a la Comisión de Pliegos. Esto significa que ya en abril de 1994 sabíamos de la existencia de dos empresas privadas —insisto en que ambas son nacionales— con fuerte capacidad inversora del orden de [illegible]

[illegible] de [illegible] por el procedimiento [illegible], como que existe un orden y una cronología planificada.

Los dos últimos informes son el de la Asesoría Técnica en Asuntos Portuarios y el de la Subsecretaría del Ministerio de Transporte y Obras Públicas y posteriormente, el 20 de abril, el Poder Ejecutivo adopta resolución autorizando el llamado.

A lo largo de nuestra gestión, nos tocó en suerte realizar una tarea de transormación de una antigua Administración Pública en una empresa, cambiando su carácter de operativa en otro --tal como establece la Ley de Puertos-- de administración, conservación y desarrollo de puertos. La evaluación de esta tarea no la podemos realizar nosotros mismos. En este sentido, tengo una información de este año que pertenece a la Secretaría de Transporte de la República Argentina, que contiene una evaluación de los servicios de transporte por agua y de los portuarios antes y después de la desregulación, descentralización y privatización aplicadas por el Poder Ejecutivo Nacional argentino. En esta encuesta se consideran cuatro puertos y para su realización se consultaron a los verdaderos usuarios de los mismos que son los armadores y los operadores del transporte o los gestores de la mercadería. Los agentes marítimos y los operadores portuarios son parte de esa cadena pero no son los verdaderos usuarios que, en definitiva, comienzan con el productor inicial --ya sea agropecuario o industrial-- y termina con el consumidor final, pasando por toda la cadena logística de transporte. Repito que el verdadero usuario es el transportador marítimo que hoy en día ha sido complementado en las grandes empresas del mundo con los servicios

[illegible]

Por este motivo, consideramos que la valoración debe ser hecha por los verdaderos usuarios, quienes tendrían que ser consultados antes que el gestor, que sería el agente o el operador.

El resultado de la citada encuesta señala una conclusión positiva para Buenos Aires en un 50%, para Montevideo en un 80%, para Santos 0% y para Valparaíso un 80%. Esto significa que nos han comparado con el milagro chileno. El grupo marítimo de Rotterdam —que realizó este trabajo para la Comisión de Desarrollo de la Inversión de la Presidencia de la República— determina que el Puerto de Montevideo es el más barato del Cono Sur, en el orden del 50%, es el que tiene mejor mano de obra, donde ocurren menos robos y el que posee un funcionamiento más planificado.

SEÑOR MINISTRO.- Antes que nada, deseo agradecer a la Comisión por haber permitido nuestra presencia en esta sesión, ya que la misma no estaba prevista.

De todos modos, queríamos presenciar su desarrollo por varios motivos. En primer lugar, deseábamos manifestar, en nombre del Poder Ejecutivo, el más absoluto respaldo a la actuación de la Administración Nacional de Puertos en estos casi cinco años, tanto en su integración actual como pasada y en todo lo que tiene que ver con el desarrollo de la actividad de los puertos de toda la República que están bajo esta régimen.

[illegible]

En ese sentido, complementando la clarificadora exposición del ingeniero Alvarez y de los asesores jurídicos, voy a hacer un muy breve comentario, que no se va a limitar solamente al Puerto de Montevideo, sino también a todo lo que es la operativa portuaria en nuestra República, que muchas veces se encuentra bajo la égida de la Administración Nacional de Puertos, pero que otras está en la órbita de la Dirección Nacional de Hidrografía de nuestro Ministerio. De todas maneras, en cualquiera de los dos casos se ha trabajado en una complementación personal y funcional de la que mucho me alegro.

Comenzando este breve resumen, señor Presidente, quiero señalar que con respecto al Puerto de Montevideo se ha operado una verdadera revolución a partir del cumplimiento estricto de la letra y del espíritu de la Ley Nº 16.246, de reforma del Puerto.

En dos ocasiones tuve que investir en sus cargos a dos nuevos Directores de la Administración Nacional de Puertos, y en esos momentos expresé que este trabajo no es mérito exclusivo del Partido de Gobierno --que me honro en integrar--, sino de los dos grandes Partidos tradicionales --ambos tuvieron representación, tanto en la actual integración como en la pasada, así como en la elaboración del Plan Maestro de 1989--, sin que esto signifique ningún demérito para las fuerzas que no tuvieron representación. Es decir que, en los hechos, sólo estaban representados los dos grandes Partidos tradicionales, pero en el espíritu participó todo el espectro nacional. De manera que esta ha sido una elaboración de la clase política nacional, que ha trabajado con ahínco y que, en algunos casos, ha tenido que pasar por situaciones difíciles ya que todo cambio implica, inevitablemente, herir

[illegible] almente [illegible] en [illegible] y [illegible] las [illegible] aplicativas. [illegible] cosas que no se quieren escuchar, pero que son inevitables cuando queremos construir un país que esté acorde con las necesidades del mundo.

Por otra parte, deseo recordar que esta ley fue votada por el Parlamento luego de una discusión prolongada. Asimismo, este texto fue separado de la Ley de Reforma del Estado y, cuando ésta última norma fue impugnada y llevada a referéndum, sus propulsores no incluyeron a la Ley de Puertos, con lo que estaban dándole un apoyo tácito.

Reitero que la Administración Nacional de Puertos ha cumplido con la letra y con el espíritu de la ley. Creo que de esta forma puedo finalizar lo que quería expresar en cuanto al Puerto de Montevideo, por cuanto la exposición del ingeniero Alvarez ha sido realmente clarificadora al respecto.

Quiero asimismo manifestar que he leído con dolor --esa es la palabra exacta-- en la prensa de estos días que hay licitaciones con nombre propio en el Puerto de Montevideo. Debo señalar, en primer lugar, que esto me ha causado dolor por el respeto que, como legislador, me merece aquella persona a quien se atribuyen esas palabras pero, además, porque con ella he mantenido una excelente relación personal durante mi pasaje por la Cámara de Representantes. Creo que nadie puede, de buena fe, poner en tela de juicio la honradez ni la cristalinidad del actual Directorio de la Administración Nacional de Puertos, de sus anteriores integrantes ni de quienes estamos al frente del Ministerio de Transporte y Obras Públicas. De manera que me parece que esa acusación obedece a una mala interpretación de lo que

[illegible] la [illegible] del llamado a licitación de terminales a través de las [illegible] de [illegible] y de cargas y servicios.

Para que quede bien en claro, quiero destacar que la gestión inicial, la preocupación y la presentación de proyectos [illegible] parte de Cargas y Servicios y de Murchison no [illegible] alguna seguridad de que esas empresas se[illegible]as adjudicatarias de esta licitación, si es que las h[illegible] porque también podría declararse desierta. Insisto en que esto no les da seguridad ni prioridad alguna; lo único que les da, de acuerdo con los pliegos y la ley, es una bonificación en el puntaje, llegado el momento. Es decir que esta licitación no se hizo con nombres propios.

Por supuesto, toda licitación termina eventualmente en un nombre propio, aunque a veces se trata del Estado. Pero, reitero, no ocurrió lo que se divulgó en la prensa que, además, estoy seguro de que no refleja lo expresado por ese señor legislador, a quien conozco y sé de su hombría de bien, a pesar de las divergencias políticas y filosóficas que podamos tener.

Quería realizar esta precisión porque me parece que esto va más allá de juzgar la bondad de un llamado a licitación para las terminales. Eventualmente, alguien podría creer que ello roza la honorabilidad de los señores Directores de la Administración Nacional de Puertos o de quienes estamos al frente de este Ministerio. Aclaro que no sólo respaldo la actuación del señor Subsecretario --obviamente, también me hago cargo de la mía--, sino también la de los Directores presentes y pasados de la Administración Nacional de Puertos.

En virtud del ámbito en que nos encontramos y debido a la responsabilidad con que esta Comisión ha encarado el tema --res-

[illegible] y [illegible] que me [illegible] en [illegible] también, [illegible] que la mayor [illegible] de la Administración Nacional de Puertos y de este Ministerio, a través de su Dirección Nacional de Hidrografía, no se ha restringido a esa sorprendente --por lo buena-- evolución que, en realidad, a mi juicio es una revolución, que se ha producido en el Puerto de Montevideo.

En los Puertos de Nueva Palmira y de Fray Bentos se ha dado un incremento espectacular de la operativa que se ha procesado a través de ambas terminales, ya sea de citrus, madera o, en algunos casos, automóviles.

El Puerto de Fray Bentos, que comenzó a morir lentamente cuando cerró el Frigorífico Anglo, hoy se encuentra en plena expansión. Eso es mérito de operadores privados, de trabajadores y, también del Directorio de la Administración Nacional de Puertos. Es de estricta justicia hacer este reconocimiento, más allá de los ámbitos partidarios y de las banderías que en estos tiempos electorales resulta difícil dejar de lado.

Además, quiero destacar que en el Puerto de Nueva Palmira estamos trabajando con la Administración Nacional de Puertos para delimitar cuál es el área portuaria y cuál es la que corresponde a la Dirección Nacional de Zonas Francas. En este caso también debo hacer referencia a palabras que supuestamente se han atribuido a algún señor legislador en el pasado. La Zona Franca también es parte de la operativa portuaria en sentido amplio, pero jurídicamente tiene un marco distinto. Por lo tanto, es fundamental delimitar qué es zona portuaria y qué es zona franca, ya que ambas propenden a la ampliación y mejoramiento de la operativa de la Terminal de Nueva Palmira. Ya hay emprendimientos

la que lleva hoy Corporación Navíos.

En la actualidad, nuestro Ministerio, la Administración Nacional de Puertos y el Ministerio de Economía y Finanzas, a través de la Dirección Nacional de Zonas Francas, están trabajando para delimitar el área y, consecuentemente, si son de recibo y razonables, poder dar lugar a proyectos privados, que redundarán en un mejor funcionamiento del Puerto de Nueva Palmira en sentido estricto, más allá de que su jurisdicción esté en manos de la Administración Nacional de Puertos, del Ministerio de Transporte y Obras Públicas o del de Economía y Finanzas.

Quiero subrayar que la Administración Nacional de Puertos recientemente ha llamado a licitación de consultoras interesadas en la elaboración de un plan maestro para el desarrollo de los puertos del litoral. De manera que hoy en día no sólo tenemos una actuación administradora y gerencial excelente en las propias terminales, sino que, además, hay una actividad planificadora del futuro de los puertos de litoral y del de Montevideo.

Por otra parte, recientemente la Dirección Nacional de Hidrografía ha llamado a licitación para el dragado del Canal de Casablanca y la reconstrucción del Puerto de Paysandú. Así, éste podrá volver a tener, si no el brillo del pasado —porque ha cambiado la realidad portuaria y los calados de los buques—, por lo menos el destaque que se merece, sobre todo teniendo en cuenta la importancia que podrá tener esta terminal para la zona productiva del medio del país.

De manera que el Ministerio está englobando todo, porque hemos trabajado en una excelente relación. Las ofertas van a abrirse en la segunda quincena de febrero, por lo que ni siquiera podrían hacerse acusaciones de eventuales intenciones electorales. Como ha habido un dragado y una reconstrucción del puerto, hemos dado el tiempo suficiente para que las soluciones sean todo lo técnicamente afinadas que deben serlo.

Quiero decir también que en el puerto de Colonia hemos tenido, a través de la Dirección Nacional de Hidrografía, el primer fallido --debemos reconocerlo-- llamado a licitación para la ampliación de su puerto deportivo y construcción de sus barracas. Atento a esa experiencia, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas y la Intendencia Municipal de Colonia estamos trabajando conjuntamente en un nuevo llamado a licitación --que ya se ha hecho y publicado en la prensa-- para interesados en la ampliación del puerto deportivo en la ciudad de Colonia --que no permite operaciones de barcos comerciales de gran calado-- y en la construcción de un hotel, que propendan al turismo náutico y en sentido general, en el que el Ministerio de Turismo está también interviniendo. Es conocido por todos que el puerto de Piriápolis está en plena construcción y que allí habrá seguramente una terminal de pasajeros, por supuesto de un volumen no tan brillante --normalmente, no me gusta adjetivar, pero en este caso creo que corresponde-- como el que va a tener la terminal del puerto de Montevideo, pero sí muy bueno para que los barcos tipo ferry, con pasajeros y vehículos, puedan quedarse en dicho puerto o ir hacia Punta del Este o el departamento de Rocha. Esto va a facilitar todo lo

[illegible] en Punta del Este, lo cual no es bueno social ni estratégicamente. En este tema además hemos estado en contacto con la Administración Nacional de Puertos y el Ministerio de Turismo, que también tiene que ver en este asunto, que no sólo es hidrográfico --si cabe el término--, sino también turístico.

Deseo referirme, por otra parte, a un punto menor, pero que hace a todo este renacer que la Administración Nacional de Puertos y los Ministerios de Transporte y Obras Públicas y de Turismo --diría, el país todo-- estamos intentando en esta administración incentivar. En estos momentos, estamos dragando dos canales del puerto de Carmelo para poder dar satisfacción a dos necesidades: las deportivas náuticas y turísticas de quienes vengan de la vecina costa argentina y las comerciales.

Esta es una breve síntesis que pretende complementar lo señalado por el señor Presidente de la Administración Nacional de Puertos y creemos que los señores senadores disponen de un panorama acabado de lo que en estos 5 años se ha intentado hacer en lo que refiere a los recursos y a las terminales marítimas que nuestro país tiene.

Por otra parte, quiero señalar que muy próximamente, en este mes de octubre, va a ser inaugurada la terminal de Juan Lacaze, que va a dar a esa deprimida ciudad --que todos los partidos y sectores sociales estamos intentando reflotar con hechos reales y actos sostenidos en el tiempo-- la posibilidad de que en el futuro alguna empresa marítima demuestre su interés.

[illegible] te [illegible], [illegible] nal de [illegible], con el fin de [illegible] como punto terminal. Este es un aspecto muy importante para el deporte náutico, más que para el transporte de pasajeros o el área comercial.

Creemos que con esto estamos dando un panorama de cómo todos quienes tienen que ver con este tema nos hemos preocupado para devolver al Uruguay su destino marítimo, del cual nos apartamos. No quiero hacer frases grandilocuentes, pero debemos recordar que buena parte de nuestra nacionalidad y de nuestra génesis histórica surge de la rivalidad tradicional entre los puertos de Montevideo y Buenos Aires. El propio General Artigas, en su momento, dio la importancia que se merecía a la actividad marítima en general, decretando la libertad de puertos e, inclusive --obviamente, no estamos proponiendo lo mismo, porque los tiempos han cambiado--, con patentes de corso para luchar, en el mar, por la soberanía nacional. No estamos dando ahora patentes de corso pero, sujetándonos a la ley, con el sacrificio y, a veces, los malos momentos que pasan los jerarcas, que deben decir palabras que no son las que la gente quiere escuchar, estamos intentando que el país pueda volver a ganar su espacio marítimo. Con el correr de los años, inadvertidamente y con la culpa de todos los partidos y sectores sociales, hemos llegado a esta situación que ahora todos juntos debemos intentar revertir. Por lo tanto, mi intención era dar oficialmente --dado que en estos días comienza el receso parlamentario y podría no tener la oportunidad de venir a expresarlo como Ministro--, en nombre del Poder Ejecutivo, el más amplio, total e irrestricto apoyo a todo lo actuado y a lo que se está haciendo. Posiblemente, ésta no sea la última de las licitaciones, porque este Gobierno está decidido a

[illegible] que se dio la ciudadanía hasta el último día, y si alguna vez la licitación es de interés nacional, se llevará adelante, entre otras cosas porque en la Administración Nacional de Puertos están representadas más de una fuerza política y las personas son intachables y pueden desde adentro fiscalizar lo que se está haciendo. De manera que es difícil imaginar que pueda haber mayor seguridad que ésta.

SEÑOR PRESIDENTE.- Una de las preocupaciones que trajeron los señores operadores la última semana tenía relación con el hecho de que no existían empresas nacionales que estuvieran en condiciones de acceder a este llamado a licitación. En su exposición, el señor Presidente de la Administración Nacional de Puertos hizo referencia a que las empresas Cargas y Servicios y Murchison son nacionales. Quisiera saber si es posible identificar a los grupos económicos o si la afirmación se debe simplemente a que son empresas registradas en Montevideo.

SEÑOR ALVAREZ.- Las dos empresas están habilitadas, con trámite en la carpeta que requieren los decretos correspondientes sobre registro de habilitación de empresas operadoras portuarias. No tengo en mi poder en este momento los antecedentes, pero puedo suministrarlos a la Comisión. Las empresas son totalmente nacionales, están radicadas en el país y son operadores importantes de la terminal portuaria de Montevideo y del interior.

SEÑOR PRESIDENTE.- Era necesario dejar esta aclaración, porque en este punto existían discrepancias entre quienes estuvieron en esta Comisión la semana pasada y lo manifestado por el señor Presidente de la Administración Nacional de Puertos.

SEÑOR ALVAREZ.- Deseo agregar que en este registro no figura una empresa privada independiente, que en una oportunidad no completó los

especialmente, que se están realizando estudios para llevar a cabo nuestra recomendación en el sentido de implantar una grúa móvil para el movimiento de contenedores, debido a que la Administración Nacional de Puertos tiene la grúa B 38, la G 7, que es, originalmente, de 60.000 libras y cuenta con un área de acción bastante corta y resulta un poco liviana --para decirlo en términos comunes-- para el manejo de contenedores cargados para la hidrovía.

En consecuencia, la solución de flexibilización para los buques de hidrovía --estamos hablando de buques motores que recorren los ríos hasta el puerto ubicado a 30 kilómetros del Puerto de Asunción-- requiere de un mayor equipamiento móvil.

Por otra parte, debemos agregar que ha habido una fortísima inversión del sector privado. Por ejemplo, hasta la playa Capurro se han cubierto terminales a ambos lados de los accesos; pero también las terminales de contenedores y las centrales de carga han abarcado parte de las rutas 1 y 5 y la periferia de Montevideo. Asimismo, se ha hecho una fuerte inversión en infraestructura en terrenos, edificios y grúas.

En la coordinadora en que estamos trabajando cada 15 días, hemos sugerido la colocación de balanzas --que naturalmente vamos a autorizar-- y de grúas móviles. En este sentido, hay que destacar que la balanza es un elemento de control para evitar el robo tanto cuando se ingresa, como cuando se sale de la unidad. Sabemos que hay una asociación que está haciendo un gran esfuerzo para instalar grúas móviles. Quiere decir, entonces, que bastaría con que un grupo de operadores accediera a esto para tener una flexibilización de las operaciones en todos los muros aptos para soportar estas grúas.

En fin, se podrá concluir que existe un gran movimiento del sector privado, puesto que estamos hablando de aproximadamente 40 operadores que desarrollan su actividad en el sector.

Por último, cabe destacar que también hay tres empresas operadoras de remolques que han hecho una fuerte inversión. Una de ellas, fundada hace casi 79 años, la empresa REYLA, ha aumentado su parque porque, por

[illegible] y, por otro, por lo que establece la propia Ley de Puertos.

También tenemos otra empresa que se inició como un pequeño negocio, pero que dejó de serlo desde el momento en que adquirió un remolcador de 4.000 caballos de fuerza, y recientemente se incorporó otra compañía que posee dos unidades que ya están en servicio.

Vuelvo a destacar, pues, la inversión que ha hecho el sector privado, que está íntimamente vinculada a un gran aumento de cargas. Tanto el Puerto de Montevideo como los de Nueva Palmira y Fray Bentos a los que hacía mención el señor Ministro están en pleno desarrollo. El de Nueva Palmira al margen de tener hoy un puerto privado es, digamos, un conjunto de puertos. Por su parte, el de Fray Bentos, que comenzó siendo un puerto que dedicaba su actividad particularmente a los citrus, es probable que en el transcurso de este mes comience a hacer embarques de maderas. El año anterior hemos pasado de 1:500.000 toneladas a 3:500.000, y seguramente este año vamos a superar ampliamente esta cifra. Aquí está, pues, la reforma.

SEÑOR PRESIDENTE.- Me siento en la necesidad de hacer algún tipo de consideración sobre algunas expresiones que fueron vertidas en Sala.

En primer lugar, quiero aclarar que la citación que hicimos al Directorio de la Administración Nacional de Puertos obedecía, como bien dijo el Presidente del Organismo, a la preocupación de un grupo de operadores que tenían cierta aprensión con un llamado a licitación que se abrirá el 17 de noviembre. A este respecto, bueno es señalar que esta Comisión ha tratado —y esto lo conocen tanto el señor Subsecretario del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, porque ya

[illegible] veces en este ámbito y no así el señor Ministro, porque sólo nos visitó una vez, como los señores Directores de la Administración Nacional de Puertos-- de ser permeable a todas las preocupaciones expresadas por los diferentes sectores de la sociedad con relación a problemas que tienen que ver con el temario que debe abarcar. Siempre hemos trabajado en forma amplia y en total acuerdo entre cuatro de los integrantes de la Comisión, puesto que uno de ellos ya hace cerca de un año que no concurre. En este sentido, debemos decir que hemos llevado adelante la tarea que se nos encomendó como integrantes de una Comisión parlamentaria y no como integrantes de un partido político.

Me consta que si bien las necesidades de explicación que tenía la Comisión a efectos de hacerla conocer a quienes manifestaron su preocupación sólo referían al problema de la licitación, es lógico que por los tiempos que estamos viviendo --mientras escuchaba las distintas exposiciones, en particular, la del señor Ministro, pensaba cuán inteligente fue el legislador o el constituyente cuando decidió que en el año electoral el receso debía comenzar dos meses antes--, con satisfacción y con inclinación partidaria, quienes tienen su "corazoncito" den su opinión sobre una gestión que viene siendo llevada adelante desde hace cinco años, más allá del tema específico para el que han sido convocados. Esto siempre ha estado dentro de la apertura normal con que ha trabajado la Comisión, y aunque sobre algunos de esos temas --en particular, el funcionamiento del Puerto y también la cobertura a los trabajadores que en él desarrollan su actividad-- tenemos opiniones distintas, preferimos dejarlas de lado, porque lo

En fin, por el criterio amplio que ha primado en la Comisión, entendemos que en función del momento que estamos viviendo, son válidas las apreciaciones de tipo político, menos una, y es que en esta oportunidad es la segunda vez que escuchamos a un Ministro de este gobierno hacer referencia a los dos grandes partidos tradicionales, aunque luego se corrigió. La primera vez lo dijo el señor Ministro del Interior, que lamentablemente todavía se encuentra al frente de esa Secretaría de Estado y que es responsable del asesinato de un conciudadano, sobre el cual en breve plazo la justicia se expedirá. En esta ocasión, otro señor Ministro, que nada tiene que ver con el problema planteado en el Ministerio del Interior, hace apreciaciones exactamente iguales aunque, repito, inmediatamente se corrige al darse cuenta de que metió la pata. No obstante, la preocupación que tengo --y de ello quiero dejar constancia en la versión taquigráfica-- es si esto es una expresión de política de gobierno por parte de la actual Administración. Estoy hablando de la referencia casi permanente de los Ministros a los dos grandes partidos que construyeron y tienen la responsabilidad de continuar construyendo el país.

Estas son las consideraciones que quería hacer.

SEÑOR MINISTRO.- Creo que han sido mal interpretadas mis palabras o, de pronto, me expresé mal, cosa que seguramente se dilucidará con la lectura de la versión taquigráfica.

Hice referencia a los dos grandes partidos tradicionales porque son las dos grandes fuerzas políticas representadas en el Directorio de la Administración Nacional de Puertos; esta es la realidad y yo no

de este Organismo. A renglón seguido agregó que aun cuando estuviera representado otro sector o partido político, por la vía de los dos partidos tradicionales, que son los que actualmente integran el Directorio, existía un control de toda la sociedad, que trascendía al partido de gobierno.

Si bien la referencia a los dos partidos tradicionales puede dar, como es lógico, lugar a polémica, quiero decir que es una expresión que todos hemos utilizado en forma reiterada. Por lo tanto, no se trata de una expresión diminutoria ni excluyente de nadie; se trata, simplemente, de una expresión que en el ámbito político, desde tiempos inmemoriales, desde que tengo uso de razón o, probablemente, desde antes, ha sido manejada. Todos hemos escuchado hablar de los partidos tradicionales, en fin, de una expresión que hace a su antigüedad y que, repito, en mi opinión, no es diminutoria de ninguna otra corriente política del espectro nacional.

[illegible] legisladores que no integran ninguno de los partidos tradicionales, más allá del respeto que les debo como representantes de la opinión popular. Mal podría tener amistad con alguien de quien creyese no merece ser incluido en los destinos nacionales.

De manera que si el señor Presidente tomó mi expresión en un sentido que no deseé transmitir, estoy dispuesto a corregirme. Aclaro que no emití ningún calificativo de grandes, medianos o chicos al referirme a los dos partidos tradicionales, pues para eso está la ciudadanía que lo hará oportunamente. Inclusive, quizá el señor Presidente coincida conmigo en que hay varios partidos tradicionales en el país, pero si nos atenemos a la Ley de Lemas existen dos, ya que si bien el Frente Amplio cuantitativamente puede considerarse grande, sólo cuenta con 23 años de existencia. Con ello, de ninguna manera, pretendía adjetivar su calidad ni, mucho menos, cuestionar su derecho a integrar la vida política nacional. Lo que quise decir --y creo que dije-- es que estos dos grandes partidos tradicionales son los que están representados en el Directorio de la Administración Nacional de Puertos. Esto no significa que el Nuevo Espacio o cualquier otro partido minoritario, como el Partido Verde, el Partido Azul o el Partido del Sol --y quizá esté olvidando alguno-- no puedan en el futuro formar parte de él, ya sea por su caudal electoral o por el prestigio de sus integrantes. Pero la realidad es que --para hablarlo con claridad-- en los últimos cinco años ha estado integrado por miembros del Partido Nacional y el Partido Colorado. Ello significa

partidos que provienen de los comienzos de nuestra historia, sin que esto sea diminutorio para nadie.

Por otra parte y sin ningún ánimo de polemizar --porque no corresponde al Ministro de un ramo ajeno al tema en cuestión, pero que de todas maneras no puede pasar por alto--, debo decir que la opinión que acaba de manifestar el señor Presidente en el sentido de que el señor Ministro del Interior es responsable del asesinato de un conciudadanb --que no sé por cuántos orientales podrá ser compartida-- no coincide con la que tengo, ni en mi condición de Ministro ni de ciudadano. Deseo dejar sentada esta aclaración porque si se entiende que el que calla otorga, me veo obligado a responder que yo no otorgo por la vía del silencio y reafirmo el espíritu de lo que dije: todos los miembros del Directorio de la Administración de Puertos han sido y continúan siendo del Partido Colorado o del Partido Nacional, por lo que, reitero, existe una fiscalización de un partido que no es el de Gobierno. En otras oportunidades, el Frente Amplio ha participado dignamente en la integración de varios Directorios de Entes Autónomos y Servicios Descentralizados y nadie podrá decir que está incapacitado para ello ni, mucho menos, que no le asista derecho. Es, simplemente, una comprobación de la realidad. La definición de grandes partidos tradicionales está dada por su caudal electoral y por su antigüedad, dos aspectos que, más allá de la opinión de cada uno, reflejan números y fechas que están en la mejor historia nacional, así como también lo está la incorporación de nuevos partidos.

[illegible] expresiones de la vida nacional, representadas en el Parlamento --o las que, no estándolo aún, puedan estarlo después de las próximas elecciones-- no tengan el mismo derecho a participar en la integración de Ministerios y de Directorios de Entes Autónomos y Servicios Descentralizados. Reitero que de ninguna forma mi comentario ha sido ni pretende ser diminutorio para nadie y tampoco creo que sea de recibo igualarlo al que acaba de realizar hace unos días el señor Ministro del Interior. No sé con qué intención él lo hizo, pero sí sé que el mío no tuvo el sentido que acaba de asignarle el señor Presidente.

Por último quiero decir que la opinión vertida por el señor Presidente referente a los hechos del Hospital Filtro no es la de quien habla, ni en su calidad de Ministro ni de ciudadano.

SEÑOR PRESIDENTE.- La Presidencia agradece la rectificación hecha por el señor Ministro de Transporte y Obras Públicas.

SEÑOR ALVAREZ.- Antes de retirarnos, queremos formular la siguiente aclaración. Por un lado, el señor Presidente de la Comisión habló en determinado momento de cobertura a los trabajadores con diferentes opiniones, lo cual está perfecto. Sin embargo, yo señalé que el Directorio de la Administración Nacional de Puertos realizó gestiones muy importantes desde el punto de vista del desempeño laboral del Instituto.

Por otro lado, deseo recordarle que dijo que quienes realizan una gestión de este tipo pueden tener "su corazoncito". A esto quiero contestarle que, como ingeniero industrial, tengo la misma satisfacción

que si hubiera culminado la instalación de una tubería, habría [illegible]

[illegible]

construido? ¿O cuando un cirujano extirpa un tumor maligno y reconstruye un tejido? Lo que el señor Presidente dijo es correcto, pero no creo que se pueda explicar por el hecho de que alguien tenga "su corazoncito", sino por la satisfacción del deber cumplido.

(Se retiran de Sala los señores miembros del Directorio de la Administración Nacional de Puertos y asesores)

ANP
ADMINISTRACION NACIONAL DE PUERTOS
HISTORIA Y FUTURO DEL PAIS

SECRETARIA GENERAL

94/...
R.E. ...
AMB
94D0480.MAY

ADMINISTRACION NACIONAL DE PUERTOS
MONTEVIDEO

REF: PROYECTOS DE INVERSION MEJORAMIENTO OPERATIVO DE LOS MUELLES COMERCIALES DEL PUERTO DE MONTEVIDEO.-

//tevideo, 11 de mayo de 1994.-

VISTO:

El informe de la División Planificación elevando propuestas de inversión tendientes al mejoramiento de las condiciones de operación en los Muelles Comerciales del Puerto de Montevideo;

RESULTANDO:

I) Que se plantean las siguientes inversiones de infraestructura:

a) Demolición del Hangar 10 frigorífico en desuso;

b) Construcción, en su lugar, de pavimento para estiba y operación;

c) Demolición parcial (Areas tinglado externo) de los depósitos 8 y 9 posibilitando el ensanche de la superficie de muelle a 19 metros;

d) Construcción de una estructura de soporte para grúas eléctricas tipo TAKRAF KONDOR, que a la vez permita la operación de grúas móviles sobre rodado neumático del tipo pesado;

e) Construcción de un nuevo pavimento para el muelle;

II) [illegible]

[illegible] venc-

de información realizados, ya que se inscriben dentro de las pautas de "mejoramiento de los muelles comerciales", y que resultan absolutamente compatibles con los principios de política portuaria que rigieron la aprobación de la Ley No. 16.246;

III) Que de acuerdo a lo expresado, se estiman los siguientes montos de inversión:

- Infraestructura de Muelles 8 y 9 - U$S 1:500.000
- Infraestructura y demolición en Muelle 10 - U$S 1:100.000

Se totalizan así U$S 2:600.000, pero siendo que los proyectos ejecutivos aún deben ajustarse, se considera prudente un planteo de financiación por hasta U$S 3:000.000 (tres millones de dólares);

CONSIDERANDO:

Que se comparten plenamente los juicios de valoración acerca de la conveniencia de la realización de tales obras con el objeto de dotar a este puerto en materia de infraestructura, de elementos que lo sitúen en condiciones de dar rápida respuesta al futuro incremento de demanda de servicios a la madera de exportación;

ATENTO:

A que corresponde tomar las medidas pertinentes a fin de obtener la conformidad del BIRF y del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, para la inclusión de estas obras en el Préstamo BIRF [illegible]

El Directorio en Sesión de [illegible] resuelve: [illegible] el día de la fecha:

ANP
ADMINISTRACION NACIONAL DE PUERTOS

Aprobar la realización de las obras de infraestructura que se detallan en el Resultando I) de la presente por un monto de U$S 3:000.000 (tres millones de dólares), sujeto a su inclusión en el Préstamo BIRF 3021/UR y en consecuencia, proceder a remitir un ejemplar detallado de las mismas al BIRF y otro al Ministerio de Transporte y Obras Públicas, a fin de obtener su conformidad.-

A efectos de instrumentar el cumplimiento de lo actuado siga a la División Técnica de la Gerencia de Administración, Finanzas y Desarrollo, con conocimiento de la Gerencia General.-

Ing. Ma. EDUARDO F. MARTINEZ MAZZA
PRESIDENTE

DRA. MARGARITA RODRIGUEZ DE ALBERNY
ASESOR LETRADO GERENCIA GENERAL

REPUBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY

MINISTERIO
DE TRANSPORTE
Y OBRAS PUBLICAS

SECRETARIA

DIVISIÓN PROYECTOS CON EL BANCO MUNDIAL Y FONPLATA
Montevideo, 8 de junio de 1994.

Sr. Ministro:

Cúmpleme remitir a usted los siguientes antecedentes recibidos de la Administración Nacional de Puertos referentes a la ampliación de alguna de las obras comprendidas en el Proyecto de Transporte I,relativas al Puerto de Montevideo.

Al respecto, de acuerdo a los análisis efectuados por la División Técnica de la A.N.P., resulta necesario efectuar ampliaciones de obras de modo de mejorar las condiciones de la infraestructura portuaria del terminal mencionado, de acuerdo al siguiente detalle:

- *a) Demolición del Hangar 10 - frigorífico en desuso;*
- *b) Construcción, en su lugar, de pavimento para estiba y operación;*
- *c) Demolición parcial (área tinglado externo) de los depósitos 8 y 9 posibilitando el ensanche de la superficie de muelle a 19 metros;*
- *d) Construcción de una estructura de soporte para grúas eléctricas tipo TAKRAF KONDOR, que a la vez permita la maniobra de grúas móviles sobre rodado hasta[illegible] del [illegible];*
- *e) [illegible]*

El costo total de tales obras sería cercano a los 3 millones de dólares y por las características de las mismas es intención de la A.N.P. proceder a ejecutarlas a través de ampliaciones de contratos de las que se están ejecutando con financiamiento parcial de los préstamos BIRF Nº 3021-UR y Préstamo para el Sector Transporte del EXIM a Uruguay.

Mediante Resolución de Directorio 480/2835 del 11 de mayo de 1994 se procedió a aprobar la realización de las obras detallados, sujeta a su inclusión en el Préstamo BIRF 3021-UR.

Los proyectos vinculados a la A.N.P. previstos en el Proyecto de Transporte I se financian parcialmente a través del Convenio Subsidiario de Préstamo suscrito el 29 de setiembre de 1989 entre el Gobierno de la República (representado por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas) y la Administración Nacional de Puertos.

La NOTA 2 DEL Convenio Subsidiario de Préstamo (CONTRATO PRINCIPAL DE PRESTAMO - ANEXO 2, CONTRATO ACCESORIO DE PRESTAMO - ANEXO A) dispone la DESCRIPCION DEL PROYECTO, estableciendo en la Parte B lo siguiente:

Parte B: Subsector portuario

1. ***Mejoramiento de la infraestructura operacional en el Puerto de Montevideo con lugar:***

   a) [illegible]

MINISTERIO
DE TRANSPORTE
Y OBRAS PUBLICAS

SECRETARIA

enmienda posterior);

b) construcción de un camino de acceso y complejo de entrada independiente en la terminal de contenedores, incluida una zona de estacionamiento para remolques;

c) remodelación de la zona general de carga;

d) remodelación del muelle B para convertirlo en una terminal de fines múltiples, y

e) adquisición de tractores y remolques de maniobra para el manejo de los contenedores y equipo para el suministro de energía y otros tipos de equipo portuario y materiales relacionados con los puntos b) a d) anteriores.

De lo anterior se desprende que los proyectos propuestos por la A.N.P. en el trámite que nos trata están comprendidos dentro de la descripción del Proyecto de Transporte I, por lo cual puede procederse a aprobar la incorporación de las obras al mismo.

Desde el punto de vista financiero, se adjunta la información relativa a los componentes correspondientes al Convenio Subsidiario de Préstamo (Gobierno–ANP) de donde se desprende que queda un saldo sin asignar de:

1,913 millones de USD (Préstamo BIRF 3021–UR)
1,042 millones de USD (Préstamo BID).

Correspondiendo estos montos [illegible] porcentajes a financiar por medio de los préstamos [illegible]

y 35% EXIM), se concluye que sería posible proceder a incorporar las obras propuestas por la A.N.P. en el proyecto.

En lo que respecta a la modalidad de contratación propuesta, cumple informar que, efectivamente, la A.N.P. ha contratado trabajos similares durante la ejecución del proyecto siendo la modalidad sugerida la más idónea para una rápida efectivización de los trabajos.

Por lo expuesto, se sugiere al Sr. Ministro la devolución de las presentes actuaciones a la Administración Nacional de Puertos expresando la conformidad del Ministerio de Transporte y Obras Públicas para proceder de acuerdo al planteo de ésta.

Sin otro particular, saludo al Sr. Ministro con la consideración más distinguida.

Ing. Luis E. Caitar
Director
División Proyectos con el Banco Mundial y Fonplata

DP-AMPLAP

M.T.O.P.
MESA DE ENTRADA

REPUBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY
MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PUBLICAS

SECRETARIA

BRIVASE CITAR

Carpeta Nº	Año
2300/1	94

JWL/mdcg

MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PUBLICAS

Montevideo, 15 de junio de 1994.-

Previa toma de razón por la Dirección Contaduría Central (División Préstamos Internacionales) vuelva a la Administración Nacional de Puertos, indicando que este Ministerio no tiene objeciones que formular respecto a la gestión, de autos.----------

JUAN CARLOS RAFFO
MINISTRO DE TRANSPORTE
Y O. PUBLICAS

DIVISION PRESTAMOS INTERNACIONALES

Montevideo, 20 de junio de 1994

Habiendose tomado conocimiento, siga el tramite como esta dispuesto.

Ma. DEL [illegible] BREZZO
JEFE DPTO. FINANCIERO.

DIR. ENVIO [illegible]

DIR. GRAL. ADM. DOCUMENTAL
21 JUN 1994
FECHA DE ENTRADA

ADMINISTRACION NACIONAL DE PUERTOS
DIRECCION GENERAL DE SECRETARIA
UNIDAD REGULADORA DE TRAMITE
Día 21 Mes Junio Año 94
Rubro [illegible] Nro. 195

SECRETARÍA GENERAL

942087
R.DIR.711/5042
940071j.jul
CSR

G.A.F.D.
Div.Planificación

Ref.: Respuesta MTOP (División Banco Mundial) referente proyecto inversión mejoramiento operativo muelles comerciales Puerto Montevideo

//tevideo, 6 de julio de 1994

VISTOS:

La resolución adoptada el 11/05/94 por la que se aprueba la realización de las obras de infraestructura en el Puerto de Montevideo (demoliciones de edificios en desuso, pavimentaciones y refuerzo estructural de un muelle, etc.) con el objeto de estar en óptimas condiciones operativas habida cuenta de los cambios introducidos luego de la aprobación de la Ley de Puertos;

CONSIDERANDO:

I) Que se libraron ejemplares detallados de las obras al B.I.R.F. y al M.T.O.P. a efectos de obtener su conformidad, con el fin de incluir las mismas en el Proyecto BIRF 3081/UR;

II) Que de fs. 5 a fs. 6 consta lo informado por la División Asuntos Internacionales, en cuya virtud el Ministerio de Transporte y Obras Públicas [illegible] el proyecto [illegible] que se tiene intenciones de ejecutar;

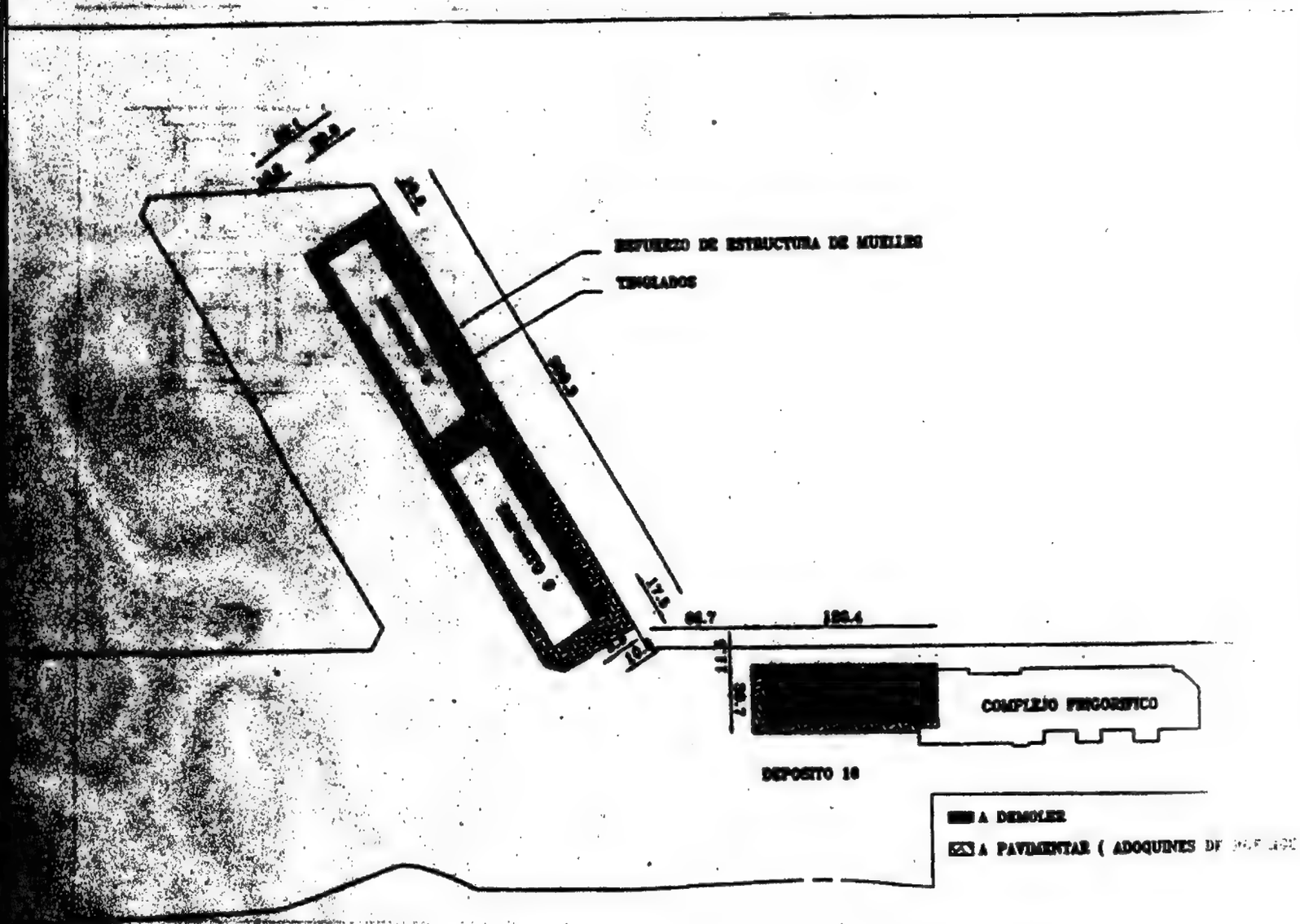
III) [illegible] de 1994 [illegible] de su fecha.

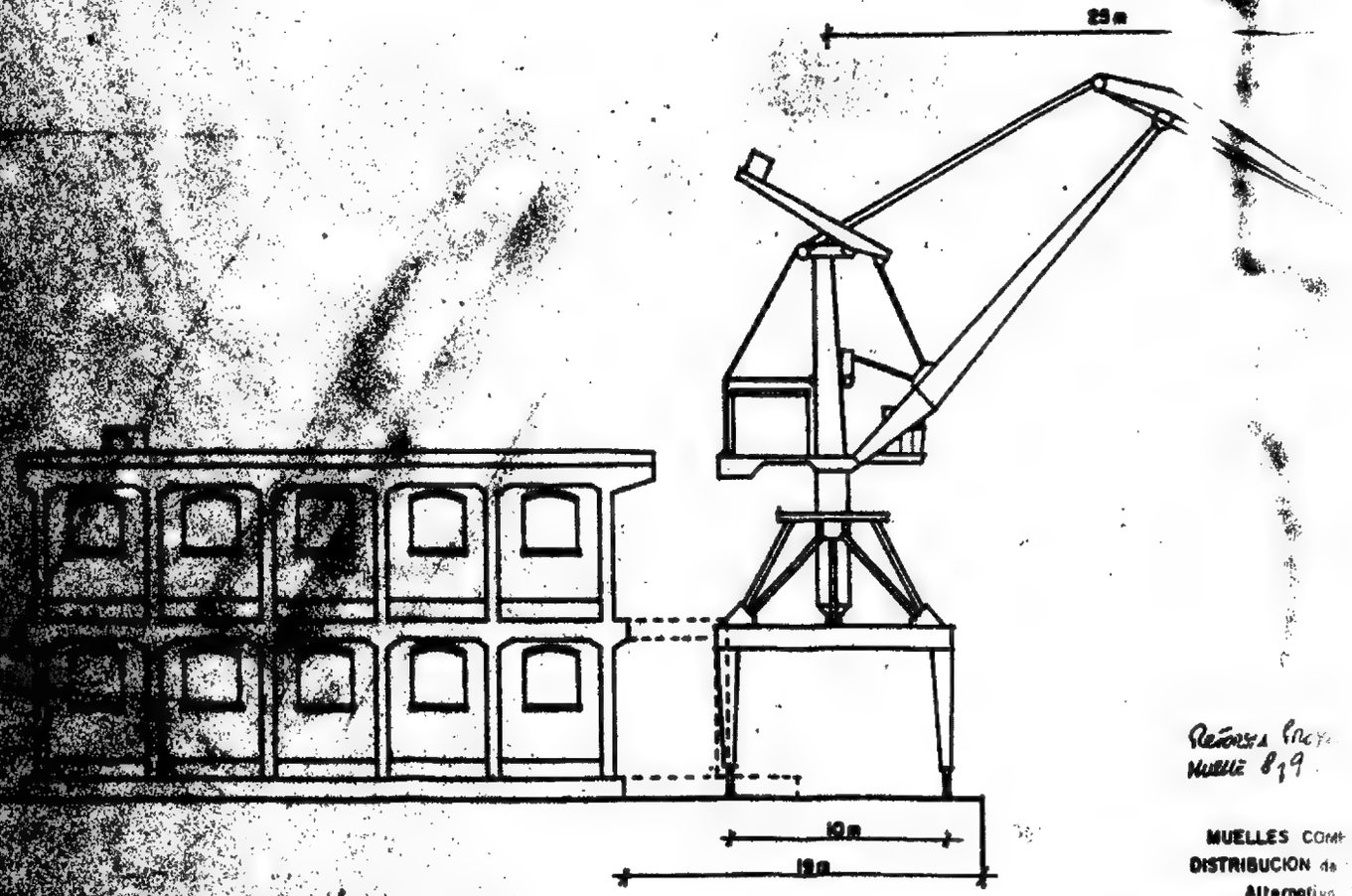
[illegible]

[illegible]

[illegible]

PARIS
PARIS RU LOS QUE SE SIRVEN LAMPARAS LA DIRECCION CON
CONTRADOS CON PARTICULARES DE LAS TELEFONICAS I y II.


REFUERZO DE ESTRUCTURA DE MUELLES
TINGLADOS
17.5
66.7
120.4
COMPLEJO FRIGORIFICO
DEPOSITO 10
A DEMOLER
A PAVIMENTAR (ADOQUINES DE



Reforma Inoxa
Muelle 8 y 9

MUELLES COMERCIALES
DISTRIBUCION de CARGAS
Alternativa

Administración General de Puertos S.E.

Interventor

BUENOS AIRES, 28-2-94

Señor
Presidente de la
ADMINISTRACION NACIONAL DE PUERTOS de la
REPUBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY
D. Ing. Eduardo ALVAREZ MAZZA
S / D

Tengo el agrado de dirigirme a Ud. - con el objeto de hacerle llegar adjunto, un dossier sobre "Evaluación del Sector de Trasporte por Agua y Servicios Portuarios antes y despúes de la desregulación y privatización", el que estimo puede ser de su interés.

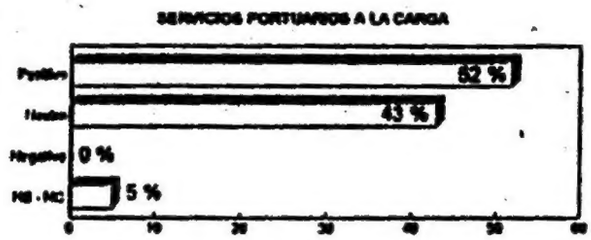
En tal aguardo, le saludo muy atentamente..-

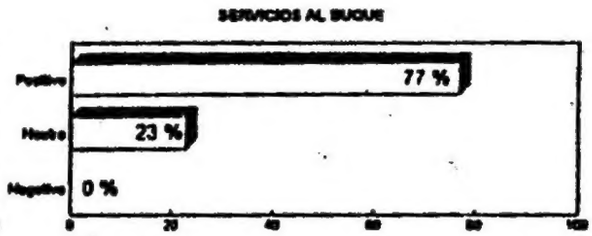
"Evaluación del Sector Transporte por Agua y Servicios Portuarios antes y después de la desregulación, descentralización y privatización aplicada por el Poder Ejecutivo Nacional"
1991 - 1993

Resumen de los resultados de las encuestas de opinión

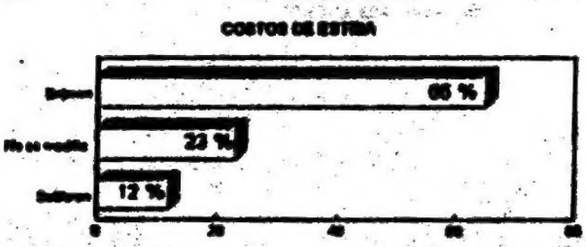
Consignatarios / Cargadores: Importadores y exportadores de productos primarios, bienes intermedios, materias primas y bienes de capital

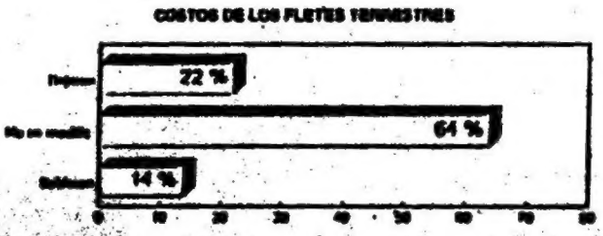
- Respecto del proceso de descentralización y desregulación



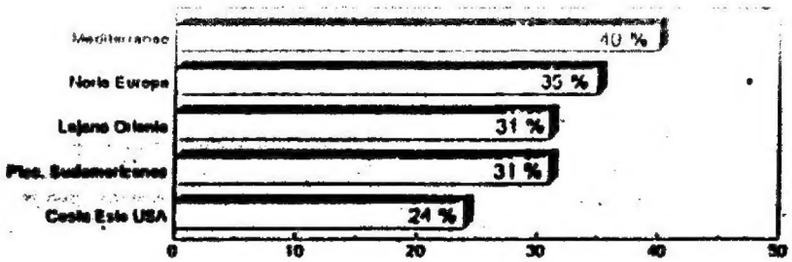


- Efectos sobre los costos después de la aplicación de las medidas de descentralización y desregulación

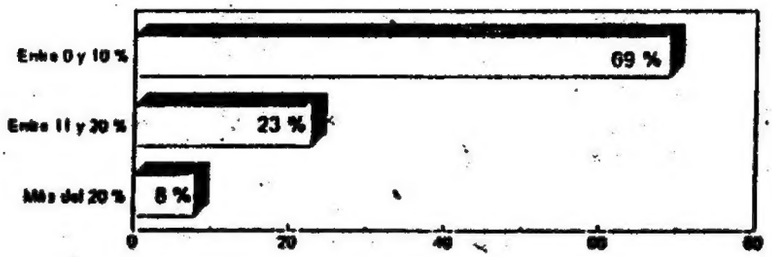




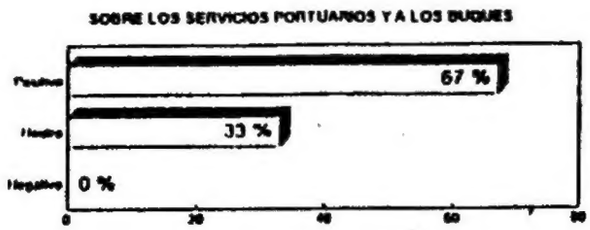
Reducción de los costos de los fletes marítimos, según rutas

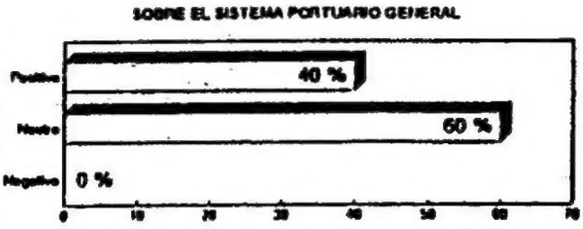


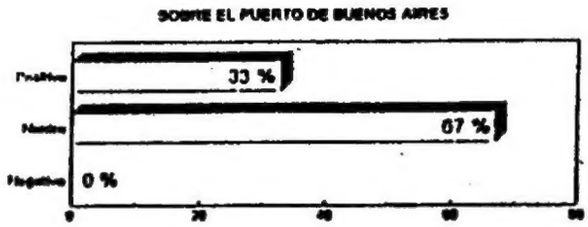
Monto de la reducción de los costos por servicios portuarios



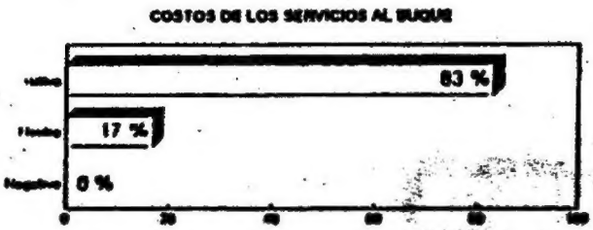
Reducción del tiempo de permanencia del buque en puerto

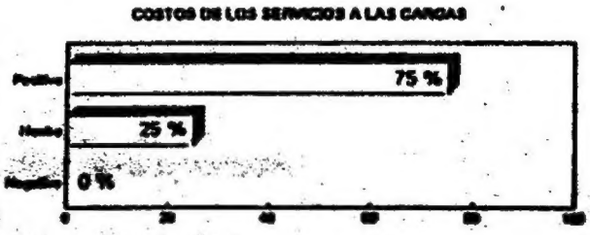




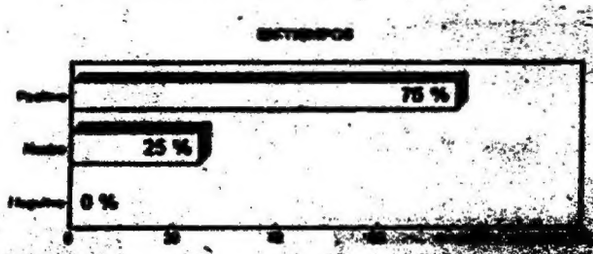


- Efectos sobre los costos después de la aplicación de las medidas de descentralización y desregulación

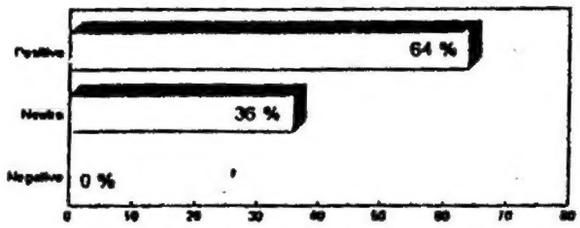
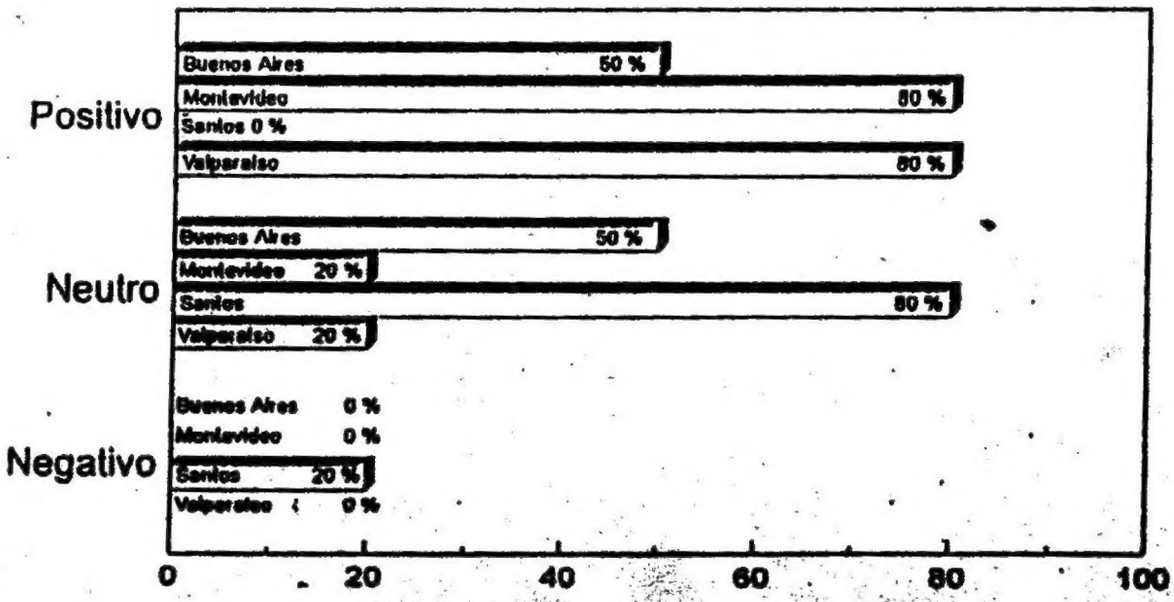




Calidad del servicio



• Evaluación de los cambios operados en los puertos descentralizados



• Evaluación de la aplicación de las medidas en los puertos del Conosur